

## Brake system for railway vehicle

**Publication number:** EP1266814 (A2)

**Publication date:** 2002-12-18

**Inventor(s):** WAGNER THOMAS [DE]; FRIESEN ULF [DE]; BECKER GERD [DE]

**Applicant(s):** KNORR BREMSE SYSTEME [DE]

**Classification:**


- **international:** **B60T8/17; B60T13/66; B60T8/17; B60T13/66;** (IPC1-7): B60T8/00


- **European:** B60T8/17P5; B60T13/66C


**Application number:** EP20020012426 20020610


**Priority number(s):** DE20011028897 20010615

### Also published as:


 EP1266814 (A3)


 EP1266814 (B1)


 DE10128897 (C1)


 AT279340 (T)

### Cited documents:

 DE19848990 (A1)

 US5475818 (A)

 EP0958980 (A2)

 US5752748 (A)

### Abstract of EP 1266814 (A2)

Extra brake control devices (ICU1-ICUn) are interconnected to central (CCU1,CCU2) and local (LCU1-LCUp) brake control devices (BCD) in a group and are allocated to a group of the local BCDs for part of a rail vehicle or for part of a group of rail vehicles like a bogie or a single wagon or carriage. Each local BCD for the group of local BCDs communicates with the extra BCDs via a separate local braking system data bus (6).



.....  
Data supplied from the **esp@cenet** database — Worldwide



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
**18.12.2002 Patentblatt 2002/51**

(51) Int Cl.7: **B60T 8/00**

(21) Anmeldenummer: **02012426.9**

(22) Anmeldetag: **10.06.2002**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU**  
**MC NL PT SE TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder:  
• **Wagner, Thomas**  
**81373 München (DE)**  
• **Friesen, Ulf**  
**81739 München (DE)**  
• **Becker, Gerd**  
**85757 Karlsfeld (DE)**

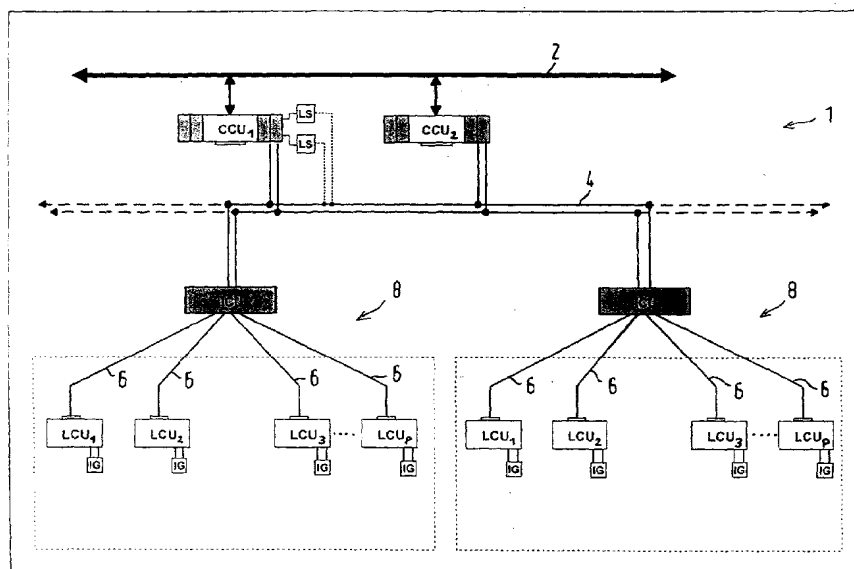
(30) Priorität: **15.06.2001 DE 10128897**

(71) Anmelder: **KNORR-BREMSE**  
**Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH**  
**80809 München (DE)**

(54) **Bremssystem für Schienenfahrzeuge**

(57) Die Erfindung betrifft ein Bremssystem für Schienenfahrzeuge, insbesondere für einen aus mehreren Schienenfahrzeugen bestehenden Schienenfahrzeugverband, mit mehreren elektromechanischen Bremszuspanneinrichtungen, von welchen je eine Bremszuspanneinrichtung von wenigstens einem lokalen Bremssteuergerät angesteuert ist und mit wenigstens einem zentralen Bremssteuergerät, das mit den lokalen Bremssteuergeräten über wenigstens einen Bremssystem-Datenbus kommuniziert. Gemäß der Erfindung ist wenigstens einer Gruppe von lokalen Bremssteuergeräten (LCU<sub>1</sub>..LCU<sub>p</sub>) eines Teils

des Schienenfahrzeugs oder eines Teils des Schienenfahrzeugverbandes wie beispielsweise eines Drehgestells oder eines einzelnen Wagens jeweils mindestens ein weiteres, dem zentralen Bremssteuergerät (CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub>) und den lokalen Bremssteuergeräten (LCU<sub>1</sub>..LCU<sub>p</sub>) der Gruppe zwischengeschaltetes Bremssteuergerät (ICU<sub>1</sub>..ICU<sub>n</sub>) zugeordnet, wobei jedes lokale Bremssteuergerät der Gruppe (LCU<sub>1</sub>..LCU<sub>p</sub>) von lokalen Bremssteuergeräten mittels eines separaten, lokalen Bremssystem-Datenbusses (6) mit dem zugeordneten weiteren Bremssteuergerät (ICU<sub>1</sub>..ICU<sub>n</sub>) kommuniziert.



## Beschreibung

### Stand der Technik

**[0001]** Die Erfindung geht aus von einem Bremssystem für Schienenfahrzeuge, insbesondere von einem Bremssystem für einen aus mehreren Schienenfahrzeugen bestehenden Schienenfahrzeugverband, mit mehreren elektromechanischen Bremszuspanneinrichtungen, von welchen je eine Bremszuspanneinrichtung von wenigstens einem lokalen Bremssteuergerät angesteuert ist und mit wenigstens einem zentralen Bremssteuergerät, das mit den lokalen Bremssteuergeräten über wenigstens einen Bremsystem-Datenbus kommuniziert, nach der Gattung des Patentanspruchs 1.

**[0002]** Aus der EP 0 467 112 B1 ist ein Bremssystem für Straßenfahrzeuge mit zwei zentralen Bremssteuergeräten bekannt, bei welchem je ein zentrales Bremssteuergerät mit zwei radbezogenen Bremssteuergeräten mittels eines Datenbusses kommuniziert. Die Bremssteuergeräte stehen mit dem Datenbus über Knoten in Verbindung. Moderne Schienenfahrzeuge und insbesondere Schienenfahrzeugverbände weisen gegenüber Straßenfahrzeugen in der Regel eine weit aus höhere Anzahl von Bremsseinheiten in Form von meist elektromechanischen Bremszuspanneinrichtungen auf, deren Bremssteuergeräte in Informationsaustausch mit dem zentralen Bremssteuergerät treten müssen. Würde man die von Straßenfahrzeugen her bekannten Kommunikationsstrukturen auf Schienenfahrzeuge übertragen, so ergäbe sich eine relativ hohe Anzahl von Teilnehmern und Knoten an einem Datenbus, der aufgrund der großen räumlichen Erstreckung eines Schienenfahrzeugverbandes außerdem eine relativ niedrige Übertragungsrate aufwiese. Gerade für Echtzeitfunktionen wie beispielsweise die Gleitschutzfunktion oder die Bremskraftregelung sind jedoch hohe Datenübertragungsraten notwendig.

**[0003]** Aus der DE 198 29 126 A1 ist ein elektromechanisches Bremssystem bekannt, welches einen Pedalsimulator, ein Zentralmodul und mehrere Radbremsmodule beinhaltet. Ein redundanter Datenbus verbindet das Zentralmodul mit den Bremsmoduln. Zentralmodul und Bremsmoduln können aus mehreren, jeweils derselben Hierarchieebene zugehörigen Rechnern aufgebaut sein.

**[0004]** Die DE 198 48 990 A1 beschreibt ein Bremssystem für Schienenfahrzeuge, bei welchem die Ansteuerung der Bremsen jeweils über eine lokale elektronische Bremssteuereinheit erfolgt und die Bremssignale über einen zentralen Schienenfahrzeugdatenbus übertragen werden.

**[0005]** Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Bremssystem für Schienenfahrzeuge der eingangs erwähnten Art derart weiter zu entwickeln, dass zumindest bereichsweise ein schneller Datenaustausch zwischen Bremssteuergeräten, Sensoren und Aktuatoren möglich ist. Darüber hinaus soll das Brems-

system eine hohe Verfügbarkeit und Ausfallsicherheit gewährleisten.

**[0006]** Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe dadurch gelöst, dass wenigstens einer Gruppe von lokalen Bremssteuergeräten eines Teils des Schienenfahrzeugs oder eines Teils des Schienenfahrzeugverbandes wie beispielsweise eines Drehgestells oder eines einzelnen Wagens jeweils mindestens ein weiteres, dem zentralen Bremssteuergerät und den lokalen Bremssteuergeräten der Gruppe zwischengeschaltetes Bremssteuergerät zugeordnet ist, wobei jedes lokale Bremssteuergerät der Gruppe von lokalen Bremssteuergeräten mittels eines separaten, lokalen Bremsystem-Datenbusses mit dem zugeordneten weiteren Bremssteuergerät kommuniziert.

### Vorteile der Erfindung

**[0007]** Aufgrund der erfindungsgemäßen Kommunikationsstruktur mit Moduln, die jeweils eine begrenzte Anzahl von lokalen und räumlich nicht weit voneinander entfernt gelegenen Bremssteuergeräten beinhalten, die jeweils durch separate Bremsystem-Datenbusse mit einem Bremssteuergerät einer mittleren Steuerebene kommunizieren, sind innerhalb eines jeden Moduls echtzeitgerechte Datenübertragungsraten realisierbar, wie sie für schnelle Steuerungs- und Regelungsaufgaben wie beispielsweise eine Bremskraftregelung oder eine Gleitschutzregelung notwendig sind. Demgegenüber können übergeordnete, auf ein oder mehrere Schienenfahrzeuge oder auf den gesamten Schienenfahrzeugverband bezogene Bremsystem-Datenbusse hiervon entkoppelt weiterhin mit einer niedrigeren Übertragungsrate betrieben werden. Ein solches Bremssystem kann auf einfache Weise um weitere solcher Module erweitert werden, ohne dass hierfür Änderungen der Kommunikationsstruktur notwendig wären. Darüber hinaus sind den einzelnen Moduln unterschiedliche Bremsanforderungssignale zuweisbar, so dass eine individuelle Bremskraftanpassung wie beispielsweise eine für jeden Wagen eines Schienenfahrzeugverbandes lastabhängige Bremskraftanforderung auf einfache Weise realisierbar ist.

**[0008]** Im weiteren geht mit der sternförmigen Modulstruktur mit jeweils separaten lokalen Bremsystem-Datenbussen für jedes lokale Bremssteuergerät eine erhöhte Verfügbarkeit des Bremssystems einher, da ein Ausfall eines lokalen Bremssteuergeräts bzw. des zugeordneten lokalen Bremsystem-Datenbusses keine Auswirkungen auf die Funktion der übrigen lokalen Bremssteuergeräte bzw. deren Bremsystem-Datenbusse hat. Im weiteren würde auch ein Ausfall des den Moduln übergeordneten Bremsystem-Datenbusses bzw. des zentralen Bremssteuergeräts die Auslösung einer gleitschutzgeregelten Sicherheitsbremsung nicht verhindern, weil die Module als stand-alone-Systeme die Gleitschutzregelung unabhängig hiervon ausüben können.

**[0009]** Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen der im Patentanspruch 1 angegebenen Erfindung möglich.

**[0010]** Besonders zu bevorzugende Maßnahmen sehen vor, dass die lokalen Bremssystem-Datenbusse CAN (Controller Area Network)-Busse sind und eine relativ hohe Übertragungsrate zur Realisierung eines Echtzeitverhaltens aufweisen, welche vorzugsweise in einem Bereich von ca. 500 bis 1000 kBits/s liegt. Hierbei beinhaltet je ein lokaler Bremssystem-Datenbus eine oder mehrere elektrische Leitungen und/oder eine oder mehrere Lichtwellenleiter.

**[0011]** Gemäß einer Weiterbildung ist vorgesehen, dass wenigstens ein weiteres, redundantes zentrales Steuergerät vorgesehen ist, wobei die zentralen Bremssteuergeräte durch einen globalen Bremssystem-Datenbus untereinander und mit fahrzeug- oder fahrzeugverband-bezogenen Sensoren und Aktoren kommunizieren. Durch Vorsehen eines weiteren zentralen Steuergeräts, das die Aufgaben des anderen zentralen Steuergeräts bei dessen Ausfall übernimmt, wird die Verfügbarkeit des erfindungsgemäßen Bremssystems in vorteilhafter Weise weiter gesteigert.

**[0012]** In bevorzugter Weise kommunizieren die zentralen Bremssteuergeräte mittels des von den lokalen Bremssystem-Datenbussen unabhängigen, globalen Bremssystem-Datenbusses mit den weiteren Bremssteuergeräten, wobei der globale Bremssystem-Datenbus einen CAN-Bus mit linearer Busstruktur beinhaltet. Durch diese Maßnahme sind in den lokalen Bremssystem-Datenbussen höhere Übertragungsraten als innerhalb des globalen Bremssystem-Datenbusses realisierbar, außerdem fördert eine derartige Entkopplung die Funktionssicherheit der in den Moduln zusammengefassten lokalen Bremssteuergeräte.

#### Zeichnungen

**[0013]** Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. In der Zeichnung zeigt die einzige Figur ein schematisches Blockschaltbild einer Kommunikationsstruktur der Bremssteuergeräte eines elektromechanischen Bremssystems für eine S-Bahn gemäß einer bevorzugten Ausführungsform.

#### Beschreibung des Ausführungsbeispiels

**[0014]** In Fig.1 ist aus Maßstabs- und Übersichtlichkeitsgründen von einem Bremssystem für eine S-Bahn lediglich die Kommunikationsstruktur 1 der Bremssteuergeräte dargestellt. Eine obere Steuerebene des Bremssystems wird durch zwei zentrale Bremssteuergeräte CCU<sub>1</sub> und CCU<sub>2</sub> gebildet, die systemübergreifend in die übrige Schienenfahrzeugelektronik eingebunden sind, indem sie von einem Schienenfahrzeug-Datenbus 2 Signale empfangen, welche für den gesam-

ten Schienenfahrzeugverband der S-Bahn von Bedeutung sind, wie beispielsweise das Bremsanforderungssignal eines Bremswertgebers, ein Parkbremsignal oder ein Störungssignal.

**[0015]** Die beiden redundant vorhandenen, zentralen Bremssteuergeräte CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub> stehen über einen globalen Bremssystem-Datenbus 4 miteinander in Verbindung, so dass bei Ausfall eines der zentralen Bremssteuergeräte CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub> das jeweils andere dessen Aufgaben übernehmen kann. Außerdem kann dadurch eine gegenseitige Funktionsüberwachung erfolgen. Lastsensoren LS erfassen die momentane Last der S-Bahn und senden ein entsprechendes Signal an die zentralen Bremssteuergeräte CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub>, die daraufhin die Bremsanforderung lastabhängig anpassen. Ausgangsgrößen der beiden zentralen Bremssteuergeräte CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub> sind unter anderem Bremskraftsollwerte für mehrere an den globalen Bremssystem-Datenbus 4 angeschlossene Bremssteuergeräte ICU<sub>1</sub>, ICU<sub>2</sub> einer mittleren Steuerebene. Der globale Bremssystem-Datenbus 4 stellt daher die Kommunikation zwischen den zentralen Bremssteuergeräten CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub> der oberen Steuerebene und den Bremssteuergeräten ICU<sub>1</sub>, ICU<sub>2</sub> der mittleren Steuerebene sicher.

**[0016]** Der globale Bremssystem-Datenbus 4 ist vorzugsweise als CAN-Bus mit linearer Busstruktur ausgebildet, d.h. die zentralen Bremssteuergeräte CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub> der oberen Steuerebene und die Bremssteuergeräte ICU<sub>1</sub>, ICU<sub>2</sub> der mittleren Steuerebene sind in nebengeordneter Weise an den globalen Bremssystem-Datenbus 4 angeschlossen, ohne dass der Ausfall eines Teilnehmers die Verfügbarkeit der anderen Teilnehmer beeinflusst. Der globale Bremssystem-Datenbus 4 ist darauf ausgelegt, die Kommunikation innerhalb eines großen Schienenfahrzeugverbandes zu ermöglichen und wird vorzugsweise mit einer relativ niedrigen Übertragungsrate von ca. 125 kBits/s betrieben, um eine zuverlässige Datenübertragung auch bei einer maximalen Buslänge von ca. 250 m noch gewährleisten zu können. Um die Verfügbarkeit zu erhöhen, kann auch der globale Bremssystem-Datenbus 4 redundant ausgeführt sein. Zusätzlich zu den beiden zentralen Bremssteuergeräten CCU<sub>1</sub>, CCU<sub>2</sub> können auf dem globalen Bremssystem-Datenbus 4 weitere Geräte wie Steuerungen, Sensoren, Aktuatoren angeschlossen werden, welche im Schienenfahrzeugverband verteilt sind.

**[0017]** Auf einer unteren Steuerebene dienen lokale Bremssteuergeräte LCU<sub>1</sub>..LCU<sub>p</sub> zur Ansteuerung von Bremsaktuatoren umfassenden, elektromechanischen Bremszuspanneinrichtungen, wobei jeweils ein lokales Bremssteuergerät LCU<sub>i</sub> einer Bremszuspanneinrichtung zugeordnet ist. Hierbei sind erfindungsgemäß die lokalen Bremssteuergeräten LCU<sub>1</sub>..LCU<sub>p</sub> eines Teils eines Schienenfahrzeugs, eines Schienenfahrzeugs oder eines Teils des Schienenfahrzeugverbandes wie beispielsweise eines Drehgestells oder eines einzelnen Wagens der S-Bahn jeweils zu einer Gruppe zusammengefasst, wobei jedes lokale Bremssteuergerät LCU<sub>i</sub>

einer Gruppe über einen separaten, lokalen Bremssystem-Datenbus 6 mit dem der betreffenden Gruppe zugeordneten Bremssteuergerät  $ICU_i$  der mittleren Steuerebene kommunizierend in Verbindung steht. Die lokalen Bremssteuergeräte  $LCU_1..LCU_p$  einer solchen Gruppe tauschen somit in einer sternförmigen Struktur mit dem zugeordneten Bremssteuergerät  $ICU_i$  der mittleren Steuerebene Daten aus und sind an dieses jeweils mittels einer "Punkt-zu-Punkt-Verbindung" angeschlossen. Die Bremssteuergeräte  $ICU_1, ICU_2$  der mittleren Steuerebene stellen dabei Datenverteiler bzw. Datenfilter für die ihnen jeweils zugeordnete Gruppe von lokalen Bremssteuergeräten  $LCU_1..LCU_p$  dar. Beispielsweise kann es aufgrund einer lastabhängigen Bremsanforderung erforderlich sein, einem oder mehreren lokalen Bremssteuergeräten  $LCU_1..LCU_p$  innerhalb einer Gruppe andere Bremskraftsollwerte zuzuweisen als den restlichen lokalen Bremssteuergeräten  $LCU_1..LCU_p$  der Gruppe. Darüber hinaus kann beispielsweise auch ein Bremswertabgleich aufgrund unterschiedlicher Erwärmung der Bremsaktuatoren innerhalb einer Gruppe notwendig sein.

**[0018]** Wesentlich ist jedoch, dass in den lokalen Bremssystem-Datenbussen 6 höhere Daten-Übertragungsraten möglich sind als innerhalb des globalen, sich räumlich wesentlich weiter erstreckenden Bremssystem-Datenbusses 4, so dass innerhalb eines durch ein Bremssteuergerät  $ICU_i$  der mittleren Steuerebene und die ihm zugeordneten lokalen Bremssteuergeräte  $LCU_1..LCU_p$  gebildeten Moduls 8 schnelle Steuerungs- und Regelungsfunktionen wie beispielsweise eine Gleit- oder Schlupfregelung und/oder eine Bremskraftregelung realisiert werden können. Solche Regelfunktionen können in den Bremssteuergeräten  $ICU_1, ICU_2$  der mittleren Steuerebene und/oder in den lokalen Bremssteuergeräten  $LCU_1..LCU_p$  der unteren Steuerebene enthalten sein. Radnahe Impulsgeber IG melden hierzu die momentanen Radgeschwindigkeiten an die lokalen Bremssteuergeräte  $LCU_1..LCU_p$ . An den globalen Bremssystem-Datenbus 4 können weitere solcher Module 8 angeschlossen werden, so dass das Bremssystem modular erweiterbar ist.

**[0019]** Die lokalen Bremssystem-Datenbusse 6 sind vorzugsweise CAN (Controller Area Network) - Datenbusse, die Datenübertragung erfolgt vorzugsweise ereignisgetriggert mit einer hohen Busfrequenz, welche in einem Bereich von ca. 500 bis 1000 kBits/s liegt. Die Realisierung der lokalen "Punkt-zu-Punkt-Verbindungen" kann sowohl über entsprechend spezifizierte Kupferdrahtleitungen als auch über Lichtwellenleiter erfolgen. Der globale CAN 4 und die lokalen CAN 6 stellen dann voneinander unabhängige und entkoppelte Bremssystem-Datenbusse dar.

## Bezugszeichenliste

### [0020]

5	1	Kommunikationsstruktur
	2	Schienenfahrzeug-Datenbus
	4	globaler Bremssystem-Datenbus
	6	lokaler Bremssystem-Datenbus
	8	Modul
10	CCU	zentrales Bremssteuergerät einer oberen Steuerebene
	ICU	Bremssteuergerät einer mittleren Steuerebene
	LCU	Bremssteuergerät einer unteren Steuerebene
15	IG	Impulsgeber
	LS	Lastsensor

## Patentansprüche

1. Bremssystem für Schienenfahrzeuge, insbesondere für einen aus mehreren Schienenfahrzeugen bestehenden Schienenfahrzeugverband, mit mehreren elektromechanischen Bremszuspanneinrichtungen, von welchen je eine Bremszuspanneinrichtung von wenigstens einem lokalen Bremssteuergerät angesteuert ist und mit wenigstens einem zentralen Bremssteuergerät, das mit den lokalen Bremssteuergeräten über wenigstens einen Bremssystem-Datenbus kommuniziert, **dadurch gekennzeichnet, dass** wenigstens einer Gruppe von lokalen Bremssteuergeräten ( $LCU_1..LCU_p$ ) eines Teils des Schienenfahrzeugverbandes wie beispielsweise eines Drehgestells oder eines einzelnen Wagens jeweils mindestens ein weiteres, dem zentralen Bremssteuergerät ( $CCU_1, CCU_2$ ) und den lokalen Bremssteuergeräten ( $LCU_1..LCU_p$ ) der Gruppe zwischengeschaltetes Bremssteuergerät ( $ICU_1..ICU_n$ ) zugeordnet ist, wobei jedes lokale Bremssteuergerät der Gruppe ( $LCU_1..LCU_p$ ) von lokalen Bremssteuergeräten mittels eines separaten, lokalen Bremssystem-Datenbusses (6) mit dem zugeordneten weiteren Bremssteuergerät ( $ICU_1..ICU_n$ ) kommuniziert.
2. Bremssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** ein solches weiteres Bremssteuergerät ( $ICU_1..ICU_n$ ) zusammen mit den mittels der lokalen Bremssystem-Datenbusse (6) mit ihm kommunizierenden lokalen Bremssteuergeräten ( $LCU_1..LCU_p$ ) ein dem betreffenden Teil des Schienenfahrzeugverbandes zugeordnetes Modul (8) bildet, in welchem schnelle Steuer- und Regelungsfunktionen wie beispielsweise eine Gleitschutzregelung und/oder eine Bremskraftregelung enthalten sind.

3. Bremssystem nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Gleitschutzregelung und/oder die Bremskraftregelung im weiteren Bremssteuergerät ( $ICU_1 \dots ICU_n$ ) und/oder in den lokalen Bremssteuergeräten ( $LCU_1 \dots LCU_p$ ) enthalten ist. 5
4. Bremssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** die lokalen Bremssystem-Datenbusse (6) vorzugsweise CAN (Controller Area Network)-Busse sind und eine relativ hohe Übertragungsrate zur Realisierung eines Echtzeitverhaltens aufweisen, welche vorzugsweise in einem Bereich von ca. 500 bis 1000 kBits/s liegt. 10  
15
5. Bremssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** je ein lokaler Bremssystem-Datenbus (6) eine oder mehrere elektrische Leitungen und/oder eine oder mehrere Lichtwellenleiter beinhaltet. 20
6. Bremssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** wenigstens ein weiteres, redundantes zentrales Steuergerät ( $CCU_2$ ) vorgesehen ist, wobei die zentralen Bremssteuergeräte ( $CCU_1, CCU_2$ ) durch einen globalen Bremssystem-Datenbus (4) untereinander und mit fahrzeug- oder fahrzeugverbandbezogenen Sensoren und Aktoren kommunizieren. 25  
30
7. Bremssystem nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die zentralen Bremssteuergeräte ( $CCU_1, CCU_2$ ) mittels des von den lokalen Bremssystem-Datenbussen (6) unabhängigen, globalen Bremssystem-Datenbusses (4) mit den weiteren Bremssteuergeräten ( $ICU_1 \dots ICU_n$ ) kommunizieren. 35
8. Bremssystem nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, daß** der globale Bremssystem-Datenbus (4) einen CAN-Bus mit linearer Busstruktur beinhaltet. 40

45

50

55

